

Badania w Argentynie – 20 minut, a może mniej

Michał Kij

Tylko tyle zajmuje przeciętnie obowiązkowy przegląd pojazdu w Argentynie. Krótko, ale częstotliwość przeglądów jest wysoka.

Argentyna jest rozległa, a gęstość zaludnienia niska. Wynosi 14 osób na kilometr kwadratowy, czyli tyle, co w Norwegii. Drogi są na ogół dobrej jakości. Gorsze odcinki spotyka się na prowincji, ale nie jest to regułą. Problemem bywają dziury i koleiny. Samochód jest najdogodniejszym środkiem transportu, pomijając Buenos Aires, gdzie wysokie natężenie ruchu spotyka się z gorącym temperamentem kierowców. Na szczęście w stolicy, tak jak w innych dużych miastach, dobrze rozwinięty jest transport publiczny.

Według stanu na czerwiec 2021 r. w kraju było zarejestrowanych blisko 14,6 mln pojazdów, z czego 82,2% to były samochody osobowe, a 14% pikapy. Prawie połowa samochodów (47%) jest zarejestrowana w Buenos Aires. Na 1000 mieszkańców przypada 307 samochodów, wliczając pikapy. Średni wiek auta to 12 lat. Najpopularniejsze marki to Volkswagen i Renault, mają po 16% udziału w liczbie rejestracji, następnie Ford (14,3%), Fiat (13,5%) i Chevrolet (12,4%).

W całym 2021 r. w wypadkach drogowych zginęło 3861 osób, czyli o 21% mniej niż w 2019 r. Najwięcej ofiar było w Buenos Aires – 844, najmniej w Ziemi Ognistej – 10. Rok 2020 badacze uznali za niemiernodajny punkt odniesienia, jako naznaczony ograniczeniami swobody poruszania się w związku z pandemią. Wówczas też od marca do listopada nie działały stacje kontroli pojazdów. Na 100 000 mieszkańców ginie w wypadkach drogowych 8 osób, choć jeszcze w 2013 r. było ich 13. Poprawa jest widoczna, w latach 2008-2018 śmierć w wypadkach ponosiło corocznie ponad 5000 osób, w najgorszym 2017 r. zginęło 5611.

Władze i eksperci zajmujący się ruchem drogowym podkreślają rolę obowiązkowych badań technicznych w utrzymywaniu pojazdów w dobrym stanie, co ma zmniejszać liczbę wypadków i zatrucie atmosfery. Kierowcy są skłonni uważać obowiązkowe badania za rodzaj podatku. Twierdzą też, że stacje kontroli różnią się rzetelnością, choć z założenia powinny zapewniać wszędzie jednakową obsługę. Przy czym korzystanie ze stacji z bardziej spolegliwymi diagnostami może być utrudnione, gdyż obowiązuje rejonizacja i samochód powinien być badany w miejscu rejestracji, choć dopuszcza się wyjątki.



Ważność badania technicznego poświadcza naklejka na szybie. Ponadto wyniki badań są gromadzone w bazie danych dostępnej kierowcom przez Internet. Źródło: <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/revisiontecnica>

Stacje kontroli działają z upoważnienia i pod nadzorem władz prowincji. Wymogi dotyczące prowadzenia kontroli oraz stanu pojazdów określa prawo krajowe. Źródło: <https://www.facebook.com/Verificacion-Tecnica-Vehicular-de-Argentina-SA-1623833581203029/>



Prowincja dopowiada

Badania kontrolne w obecnej formie obowiązują od 1993 r., zasady uaktualniono w 2008 r. Określa je prawo krajowe, ale reguły przeglądów w poszczególnych prowincjach mogą się nieznacznie różnić. Udzielanie koncesji na prowadzenie stacji kontroli pojazdów leży w gestii prowincji.

Najczęściej przegląd określany jest skrótem VTV (Verificación Técnica Vehicular), ale spotyka się również skrót RTO (Revisión Técnica Obligatoria) lub IVT (Inspección Técnica Vehicular). Podlegają mu tylko pojazdy pozostające w ruchu. Samochód, którym nikt nie jeździ, nie musi mieć ważnego przeglądu.

Częstotliwość kontroli zależy od rodzaju pojazdu, ale klasyfikacja jest w tym wypadku nader ogólna. I tak: samochody użytkowane prywatnie o masie całkowitej do 3,5 t są zwolnione z badań przez 3 lata od daty pierwszej rejestracji lub do chwili przekroczenia przebiegu 60 000 km, potem są kontrolowane co 2 lata, a po ukończeniu 7 lat – co roku. Motocykle przechodzą badanie corocznie. Pojazdy używane zawodowo do przewozu osób liczące do 9 miejsc z kierowcą są kontrolowane co roku, a po ukończeniu 4 lat – co 6 miesięcy. Autobusy (o liczbie miejsc co najmniej 10) są badane corocznie, a po ukończeniu 2 lat – co 6 miesięcy. Pojazdy do transportu ładunków, niezależnie od tego, czy służą do użytku osobistego, czy pracują zarobkowo, są sprawdzane corocznie, a po ukończeniu 3 lat – co pół roku. W niektórych prowincjach spotyka się dodatkowo wymóg przeprowadzenia pierwszego badania pojazdów używanych zarobkowo po pół roku od pierwszej rejestracji, a auta osobowe są kontrolowane corocznie już po ukończeniu 3 lat. Badanie jest wymagane również po zmianie właściciela. Samochód trzeba skontrolować w miesiącu, w którym kończy się ważność poprzedniego badania.

Do badania należy stawić się z dowodem rejestracyjnym, prawem jazdy, dowodem ubezpieczenia pojazdu i dowodem wpłaty za badanie. Dodatkowe dokumenty są wymagane przy pojazdach używanych zarobkowo oraz napędzanych gazem ziemnym. Zakres badania obejmuje weryfikację danych pojazdu, układ hamulcowy, kierownicy, zawieszenie, ogumienie, oświetlenie, stan szyb i lusterek wstecznych, nadwozia oraz kontrolę emisji spalin. Sprawdza się również, czy w aucie jest płyn do spryskiwaczy. Do obowiązkowego wyposażenia należy gaśnica i trójkąt ostrzegawczy.

Ciężarówki i autobusy muszą zjawiać się na badaniach najczęściej, a dokumentów niezbędnych podczas kontroli jest więcej niż przy autach osobowych. Dodatkowe wymagania stawia się pojazdom transportującym ładunki niebezpieczne. Źródło: <https://www.linkedin.com/company/inspección-vehicular-venado-tuerto/about/>



Drożej niż w stolicy

Przeгляд może zakończyć się wynikiem pozytywnym (hispz. apto), dopuszczeniem warunkowym (condicional) albo odrzuceniem (rechazado). Dopuszczenie warunkowe jest związane z drobnymi usterkami, które należy naprawić i wrócić do ponownej kontroli. Jeśli kierowca przeprowadzi ją przed upływem 60 dni roboczych, kontrola obejmie tylko element wzbudzający wątpliwości i będzie bezpłatna. Odmowa przedłużenia ważności badania technicznego jest równoznaczna z zakazem poruszania się pojazdem. Musi on być odholowany ze stacji i – podobnie jak przy dopuszczeniu warunkowym – kierowca ma 60 dni na naprawę i ponowną, bezpłatną kontrolę. Jeśli termin zostanie przekroczony, pojazd przechodzi pełne i pełnopłatne badanie niezależnie od wagi usterki. Ponowne badanie należy przeprowadzić w tej samej placówce, która kontrolowała pojazd wcześniej. Do najczęstszych przyczyn odmowy dopuszczenia pojazdu do ruchu należą awarie hamulców, zawieszenia i świateł.

Dowodem ważności badania jest naklejka na szybie (oblea). Jeśli ulegnie zniszczeniu, np. po uszkodzeniu szyby, o co w niektórych regionach kraju nietrudno, można ubiegać się o bezpłatny duplikat.

Ceny badań zależą od prowincji. W Buenos Aires po najnowszej podwyżce wynoszą 333 peso (12,50 zł) za motocykl, 1497 (56 zł) za samochód o masie całkowitej do 2500 kg, 2694 (101 zł) peso za pojazd o masie powyżej 2500 kg oraz ok. 748 peso (28 zł) za przyczepę lekką (do 2500 kg) i 1347 (50 zł) za ciężką (powyżej 2500 kg). Co ciekawe, w stolicy nie jest najdrożej. W prowincji La Pampa badanie samochodu o masie powyżej 2500 kg kosztuje 3800 peso (142 zł), w Formosie 3300 peso (124 zł), za to w Rio Negro tylko 2100 peso (79 zł).

Z opłat są zwolnieni emeryci oraz osoby powyżej 65 roku życia, o udokumentowanych, niskich dochodach. Przeglądy są bezpłatne również dla osób niepełnosprawnych, niezależnie od tego, czy poruszają się samochodem przystosowanym do ich potrzeb, czy zwykłym. Bezpłatny jest przegląd jednego pojazdu, za każdy następny należy wnieść opłatę.

Grupa zamknięta

Kilkumiesięczne zamknięcie stacji kontroli podczas pandemii uniemożliwiło przeprowadzanie badań. Dlatego automatycznie przedłużono ich ważność, a po ponownym otwarciu stacji przedstawiono harmonogram obowiązkowych przeglądów ułożony wg terminów, w jakich wygasają.

Mandaty za jazdę bez ważnego badania sięgają 79 000 peso (3000 zł). Niektórzy próbują uniknąć obowiązkowego badania i mandatu jednocześnie, fałszując naklejkę na szybie. Zamówienia na taki „towar” są zbierane np. poprzez zamknięte grupy na facebooku. Naklejka wiernie naśladuje oficjalną wyglądem, chociaż wystarczy zeskanować widoczny na niej kod QR, aby przekonać się, że jest fałszywa. Można również sprawdzić historię przeglądów pojazdu na rządowej stronie internetowej VTV. Jednak dopóki ktoś tego nie zrobi, auto sprawia pozory „legalnego”. Szacuje się, że co dziesiąty samochód w Buenos Aires ma podrobioną naklejkę na szybie. ■